

Universidad del Salvador
Facultad de Ciencias Sociales
Escuela de Relaciones Internacionales

Trabajo de Investigación Final.

***“Proyecto Puente Punta Lara – Colonia y
la integración regional del MERCOSUR”***



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

Laurencio Brown
laurenciobrown@yahoo.com.ar

20005

Índice

<u>CONTENIDOS</u>	<u>Página.</u>
<u>INTRODUCCIÓN</u>	4
Identificación del proyecto.....	4
Objetivo general.....	8
Especificación del problema.....	10
Objetivos específicos.....	10
Hipótesis.....	11
Método de investigación.....	11
 <u>CAPITULO 1: MARCO TEÓRICO</u>	14
Marco teórico – conceptual.....	14
Poder.....	14
Sistema internacional.....	14
Estado.....	14
Sociedad.....	14
Soberano.....	14
Soberanía.....	15
Intereses nacionales.....	15
Estructura de decisión unificada.....	15
Integración regional.....	15
Bloque.....	15
Corporaciones económicas.....	15
Desarrollo.....	15 - 16
Democracia.....	16
Nación.....	16
Contrato binacional.....	16
Unión aduanera.....	16

CAPITULO 2: EL PUENTE, HISTORIALES Y PARTICULARES.....	17
Antecedentes históricos.....	17
Características del puente.....	21
Selección de la traza.....	21
Referencias.....	22
Puente principal.....	24
Puentes secundarios.....	25
Viaductos de conexión.....	26
Viaductos de aproximación.....	26
 CAPITULO 3: OBSERVACIÓN DE LOS EFECTOS REGIONALES.....	 30
¿Para que el puente?.....	30
Integración social y económica.....	30
Integración territorial y urbanista.....	33
 CAPITULO 4: ANÁLISIS DE LAS SECUELAS MACRO REGIONALES.....	 35
Sedimentación y navegación en el río de la Plata.....	35
Sistema hidráulico del Plata y su cuenca.....	38
Sedimentación.....	39
Influencia del puente en la navegación.....	43
Canales y vías navegables.....	44
Análisis de los efectos del puente en la navegación.....	45
 CAPITULO 5: TRASCENDENCIA PORTUARIA.....	 51
La importancia del tema portuario.....	51
El puerto de Buenos Aires y su importancia en el contexto nacional.....	52
Accesos y calados a los puertos de la Cuenca del Plata.....	54
La hidrovía Parana-Uruguay.....	55
El completamiento de cargas.....	56
El puerto de Montevideo.....	59

Puertos de aguas profundas y su hinterland.....	60
Rol del puerto de Buenos Aires.....	61

<u>CAPITULO 6: TRANSITO TERRESTRE DE CARGAS DEL MERCOSUR.....</u>	63
---	----

<u>CAPITULO 7: RESULTADOS DEL TRABAJO.....</u>	66
--	----

<u>CONCLUSIONES.....</u>	72
--------------------------	----

<u>BIBLIOGRAFÍA.....</u>	78
--------------------------	----

<u>ANEXO.....</u>	81
-------------------	----

ILUSTRACIONES GRAFICAS

Figura 1 – Esquema de ubicación del puente sobre el río de la Plata.....	22
Figura 2 – Vista del esquema del puente desde el nor-oeste.....	27
Figura 3 – Esquema del puente principal.....	28
Figura 4 – Esquema de los puentes secundarios.....	28
Figura 5 – Esquema del viaducto de conexión.....	29
Figura 6 – Limites del río de la Plata.....	37
Figura 7 – Configuración de los puentes y viaductos.....	48

TABLAS DE DATOS

Tabla 1 – Gálidos de navegación.....	24
Tabla 2 – Distancias de las vías principales.....	65

Introducción.

Identificación del Proyecto:

"Puente Punta Lara – Colonia, en el marco de la integración regional del MERCOSUR".

*"Los logros de la democracia dependen no sólo de las reglas y los procedimientos que se adopten y se salvaguarden, sino también de la forma en que los ciudadanos utilicen las oportunidades"*¹

*"Para que los hombres conserven su civilización, o la adquieran, es preciso que la practica asociativa se desarrolle y perfeccione, en la misma proporción en que aumenta la igualdad en las condiciones sociales"*²

Ex post derrumbamiento del muro de Berlín, los cambios en el sistema internacional se precipitaron. Dando lugar a un periodo de pos guerra fría, donde se reveló la coexistencia de contrariedades que complejizaron la observación analítica de la realidad. Inexcusablemente en el eje estratégico-militar, el conflicto Este-Oeste desistió de ser considerable. Vislumbrando tensiones estimuladas por países del Tercer Mundo. Las mismas, impugnan la capacidad de establecer normativas por parte de las potencias hegemónicas. Por otro lado, Estados Unidos dejó de tener el monopolio de la conducción internacional, en lo militar, político y primordialmente económico. Irrumpiendo competidores como la Unión Europea, y en Asia, Japón y otros países del sudeste. De modo tal, que el aislacionismo hegemónico fue contraindicado. Desarrollando la alineación con conglomerados regionales. Como por ejemplo, el NAFTA con Canadá y México, paralelamente a la ejecución de la estrategia denominada "Iniciativa para las Américas". Siendo la coalición vital, aquella aportada con las corporaciones económicas privadas. Con la intencionalidad de liberalizar el comercio, captando un mayor acceso a los mercados latinoamericanos, mediante la utilización de la inversión privada y de la creación de una ZLC (zona de libre comercio). Materializada en el ALCA. Surgiendo una propensión internacional a la ordenación de conglomerados regionales. Dando lugar a una nueva inclinación del sistema internacional. Si bien la predisposición hacia los mismos se halló en

¹ Amartya Sen, "Desarrollo y libertad". Pág. 194. Editorial Planeta. Buenos Aires, 2000.

el siglo XIX, particularmente en el continente Africano, cuando las potencias europeas se reunieron en el Congreso de Berlín (1885), delimitando las jurisdicciones respectivas.

De esta forma, ante un sistema internacional donde las legítimas pseudo instituciones (Naciones Unidas) ceden ante las verdaderas instituciones (Equilibrio del Poder) nos encontramos con la conformación de Bloques Regionales de Integración (MERCOSUR). Los mismos implicarían ser, un intento de incrementar la capacidad de respuesta, frente al unilateralismo fagocitador de la realidad construida, por el concierto de naciones, ex post segunda guerra mundial.

Hallándose seriamente comprometida la suerte del MERCOSUR, por la presión norteamericana corporizada en el ALCA; el mejor ejemplo de integración regional a nivel internacional parece ser la Unión Europea. Si bien el MERCOSUR no representa una unidad política al estilo europeo, se plantea el interrogante sobre si la posible desaparición de la autarquía de los Estados miembros del proceso de integración sudamericano, representaría el fin del Estado. La respuesta es negativa, ya que habría otra formación político estatal con una estructura particular de organización confederal o federal. Sería un nuevo Estado, o una Unión de Estados. Si bien el estudio realista de la naturaleza política de esas estructuras federales, ha sido desconcertado por una abundancia excepcional de argumentación formalista de técnica jurídica. En lineamiento propio al politólogo alemán Carl Friedrich, se observa que si bien todos los Estados poseen una soberanía que es indivisible, se ha ponderado descubrir esa soberanía en un Estado Federal. Es decir, que la insurrección teórica contra el culto al Estado, ante los nuevos fenómenos de integración regional dados en el sistema internacional; no justifica negar la evidencia de que los sistemas jurídico – político llamados federales, son precisamente Estados. Ninguna de las razones atribuidas a este politólogo, demuestran que el Estado desaparezca en el federalismo.

El empirismo esclarece como, ante manifestaciones del fenómeno federal, se halla presenta el Estado. Es indicar, que ante las extensiones de las autonomías que se den en el

² Tocqueville Alexis, "La democracia en América" tomo II Pág.99 Alianza, Madrid España.

seno de una Federación, siempre aparece el Estado soberano como limite. Tampoco la realidad estatal desaparece, cuando se observan ejemplos de comunidades federales que trascienden al Estado. Ante el fenómeno de la Comunidad Europea, la misma no es sino un caso de asociación entre Estados soberanos. Aspecto en el cual el MERCOSUR, se encuentra en vías de evolución. En efecto varios Estados pueden formar uno nuevo, del que pasan a formar parte. O bien un Estado ya existente puede subdividirse en varias entidades estatales nuevas. (Dicotomía Bundesstaat – Staatenbund).

De manera tal que se identifica al Estado con una sociedad que en el proceso de integración, da lugar a la constitución de un orden en cuyo seno los individuos y los grupos de interés, desarrollan su existencia como partes de una unidad autárquica. Siendo esa integración entre los individuos bajo dicho orden autárquico, la que determina la existencia de la asociación estatal, y la necesidad de la autoridad y el derecho. Como garantes del orden establecido. En referencia al indicado derecho, los procesos de integración económica motivan sociedades que son personas de derecho internacional, que crean paralelamente un nuevo derecho conocido como "comunitario". Cuya exigibilidad inmediata puede colocarse en situación dubitativa. Suscitando la necesidad de un ordenamiento jurídico autónomo, efecto de las transferencias de soberanía de los Estados partes del proceso. Este proceso es originado a partir del reconocimiento de un grupo de Estados de un conjunto de intereses y valores comunes. Siendo esos intereses los que generan objetivos. En efecto, la sociedad política es una realidad de orden, es una realidad construida por y para el hombre. Siendo el Estado, aquel actor unitario racional, que se basa en una constitución, en el acto de soberanía de un pueblo que se constituye como sujeto jurídico – político. Poseyendo la competencia de las competencias, siendo su organización una síntesis de unidad y diversidad, centralización y descentralización, en una unidad en que se vinculan recíprocamente las relaciones de subordinación y coordinación.

La pluralidad de miembros dentro de un Estado, es un dato de la realidad social que puede tenerse como aceptado. El pacto de tolerancia basado en la otredad (alteridad) es la esencia misma en un proceso de integración entre Estados. Siendo en realidad, las relaciones entre individuo y sociedad incluidas en el tema mas amplio de las relaciones

entre lo uno y lo múltiple. Esta cuestión de la unidad de lo social hace referencia a la interacción individual del proceso de integración. Aquí se hace lugar a la identidad (mismidad) donde también es unidad. Siendo una de las formas de unidad, que vincula elementos múltiples que la comparten. La identidad que resulta relevante, es aquella que se basa en el compartir una misma naturaleza. Este aspecto debe ser requerido para garantizar la efectividad del proceso de integración. En tanto que la identidad es uno de los pilares cardinales, a la hora de definir los intereses. Cuales deben ser convergentes en el proceso, habiendo partido de una afinidad de identidad.

Ante la importación de modelos organizacionales del sistema político-económico, que se alejan excesivamente de la realidad idiosincrásica latinoamericana, en donde la identidad cobra vigencia, se apreció el fracaso de su implantación. Estos modelos económicos o políticos foráneos a América del Sur, fueron perjudiciales para la población en general, por ostentar maduraciones culturales disímiles. Al comprender que los sistemas políticos obedecen en cierta medida, a la maduración de los hábitos colectivos particulares. Los pueblos tienen gobiernos coactados a su idiosincrasia. Si un pueblo se halla maduro para un tipo de instituciones, él mismo las tomara. Apareciendo el concepto de *autodeterminación*. En oposición a *dominación*. Así, no siempre lo acordado en pactos entre gobiernos es concretado en coherencia al *pacta sunt servanda*, como principio general del derecho internacional público. En tanto que se alude a procesos de integración. Que requieren de maduración en la gestación de su propósito. Pronosticando susceptibles declives ante las instancias de consolidación como bloque. Esta maduración se alinea propiamente a la convergencia de identidad, que debe responder ante la implantación de modelos foráneos ajenos a su realidad idiosincrática.

Precisamente ante esta realidad, uno de los proyectos de infraestructura más significativos que recaudó promoción a partir de la constitución del MERCOSUR, es el puente que articulará las ciudades de Buenos Aires (Argentina) y Colonia del Sacramento (Uruguay).

La ejecución de esta tarea, además de simbolizar un cambio en la forma de comunicación de los países miembros del MERCOSUR (transporte de mercaderías y de personas), sin duda afectará de igual forma a la población de ambos espacios y a las regiones directamente comprendidas. El hecho de construir paralelamente al puente una autopista, determina un proyecto global estratégico para el desarrollo del Cono Sur. Siendo coherente al desarrollo sustentable, como uno de los imperativos básicos de la agenda de política exterior de la Argentina.

El presente trabajo de investigación pretende como *objetivo general*, analizar el impacto del proyecto "Puente Punta Lara (Argentina) – Colonia (Uruguay)" dentro del proceso de integración regional latinoamericano del MERCOSUR. Teniendo en cuenta la traza proyectada para su construcción, la conexión con los diferentes polos de desarrollo, su afectación a diferentes aspectos que hacen a la libre navegación, al desarrollo portuario y a los intereses argentinos en el mar. Delimitando el estudio a la traza actualmente aprobada, descartando aquellas alternativas no oficiales.

¿Por qué el Puente? Porque un proceso de integración regional sin soporte infraestructural forzoso para la fluidez de interacción, no es coherente a sus propósitos. Ya que contrariamente, se advierte la amenaza de derivar el proceso de integración, en una entidad *sobredimensionada*. Por la magnanimidad misma de la fisura entre lo acordado y lo procurado.

De este modo, el *objeto de estudio* es el impacto del proyecto "Puente Punta Lara – Colonia" en el MERCOSUR como fenómeno de integración. Ante un contexto físico – temporal que se inicia a partir del Tratado de Asunción (1991) hasta el 2005. Situándose en dos, de los cuatro Estados miembros del MERCOSUR: Argentina y Uruguay.

"La regionalización comienza a constituir otro nivel de la política: la del bloque. Porque como respuesta a la amenaza de una competencia amplificadas, surgen las regiones que buscan operar a una escala territorial y económico-comercial más amplia para aumentar su capacidad económica y política. Estos serán posiblemente, los Estados del siglo XXI. Pero el traspaso de competencias o atribuciones hacia arriba y

hacia el mercado, también supone una erosión de los atributos del Estado nación clásico, en su soberanía y en su capacidad de generar identificaciones"³

Asimismo, la integración regional de América del Sur, intenta ser una respuesta de dilatación de margen de maniobra, de los países latinoamericanos. Tratando así de bregar por aspirar a ocupar un polo de poder dentro de un sistema multilateral. Distanciándose de las pretensiones unilaterales unipolares del hegemon hemisférico norteamericano.

La comunicación en todas sus variables, es el nexo interactivo que promueve la activación de los patrones de conducta entre diferentes comunidades, independientemente de su grado de heterogeneidad cultural. Es el lubricante del motor de un proceso de integración. De modo tal, la construcción de un puente que conectaría dos países dentro de un marco de unificación de estructuras de decisión, implicaría potencializar dicho proceso. Porque se materializaría y consolidaría la integración "per se". Al dar paso a una infra estructura vial binacional, que permitiría el libre tránsito de personas, bienes, servicios y factores de producción. De manera mas filtrada, constante y a un costo menor. De forma tal, que paralelamente se enaltecería la igualdad de oportunidades para la población del bloque MERCOSUR. Ya que el transporte desde Argentina – Uruguay solamente se efectúa por empresas de aerolíneas o marítimas navales (con inclinaciones oligopólicas).

Un puente entre Punta Lara – Colonia, aspiraría a exaltar el *desarrollo sustentable*, coherentemente a la agenda de política exterior de las dos naciones transplatenses. Incrementándose el nivel de calidad de vida, y asimismo, los transportes de bienes y servicios. Posibilitando ser, una alternativa mas adquirible para la población mercosureña, a la hora de elección del transportamiento. Un puente como nexo de comunicación, encumbraría la interacción entre ciudadanos, al pujar la igualdad de oportunidades, por facilitarse un transporte más económico. De esta manera, fortalecería la integración regional, y por efecto de transitoriedad, remontaría el margen de maniobra de los países miembros del MERCOSUR. Vitalizando el intercambio comercial.

³ García Delgado, Daniel: "Estado-nación y globalización. Fortalezas y debilidades en el umbral del tercer